
世界に誇れる城端線・氷見線を作りたい

1. 鉄道のサービス水準と鉄道利用者数
2. 城端線・氷見線のサービス水準に関する考察
3. 世界に誇れるダイヤを目指して
4. 車両も世界標準の発想に
5. 世界に誇れる城端線・氷見線をみんなで作りましょう

2023.7.23

富山大学都市デザイン学系
特別研究教授

中川 大

1. 鉄道のサービス水準と鉄道利用者数

●1900年代後半の日本の鉄道

大都市においても地方においても(当時の)世界水準の鉄道サービス。

●2000年以降

多くの国が公共政策として鉄道の利便性を大きく向上。

民間任せにしてきた日本はサービス水準の向上に大幅な遅れ。

⇒ 世界の鉄道利用者数が大きく増加している中で、日本は停滞。

鉄道先進国並みのサービス水準は大都市圏だけに。

地方では特にJRのローカル線を中心に利便性の停滞・低下。

それに伴う利用者数の大幅な減少。

交通利用数の大原則

公共交通も自動車も

「便利になれば利用者は増える。便利にならなければ増えない。」

実際に、地方鉄道でも便利にしたところは増えている。

「富山ライトレール」、「えちぜん鉄道」、「ひたちなか海浜鉄道」

例が少ないから特別視されているようでもあるが、

「便利にすれば増えるのはごく普通の現象」

国やJRの文書などでは、減少の原因を、「人口減少」、「モータリゼーションの進展」などとしているが、

最も基本的な原因は「便利にすることを怠ってきたこと」。

「利用者数減少」⇒「利便性低下」⇒「さらなる利用者数減少」の負のスパイラル

利用者: 便数が少ないから利用できない。

事業者: 利用が少ないから便数は増やせない。

にわとりが先か卵が先かではない。

順番は決まっている。利便性向上が先。

地方鉄道も便利にしたところは大きく伸びている

JR富山港線と富山ライトレールの時刻表

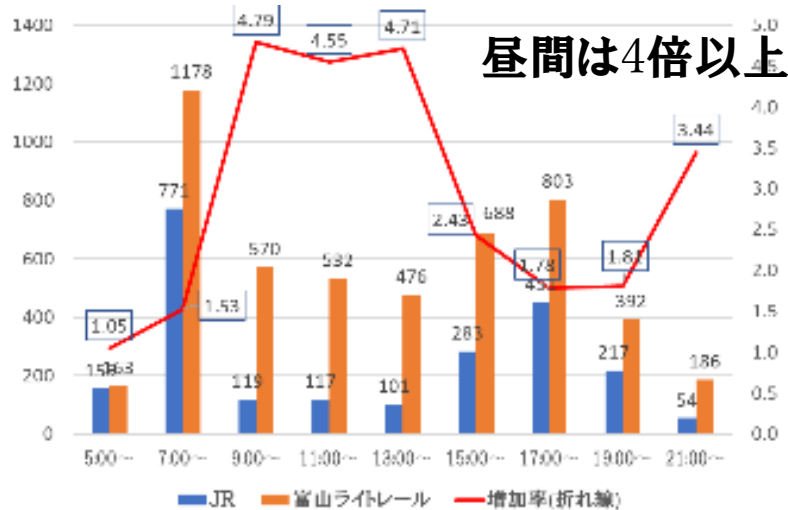
JR富山港線 時刻表
富山駅発/平日 平成16年1月

5時		
6時	00	19 52
7時		30
8時	01	34
9時		58
10時		
11時	11	
12時		57
13時		
14時	04	
15時	08	
16時	14	38
17時	16	54
18時		26
19時	11	
20時	08	
21時		23
22時		
23時		



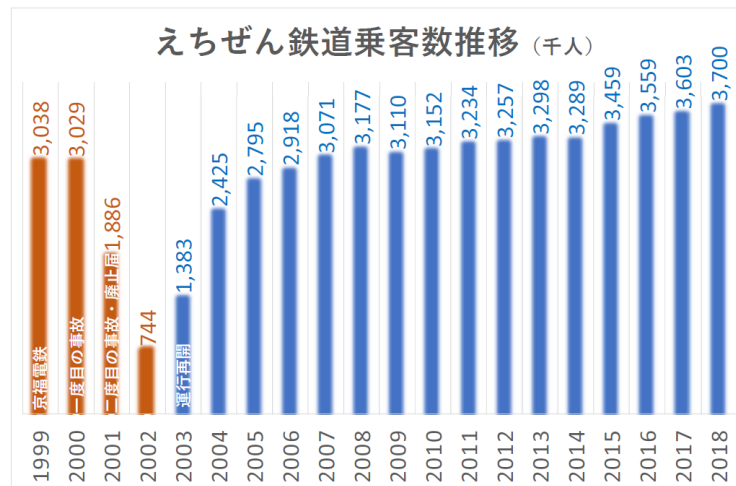
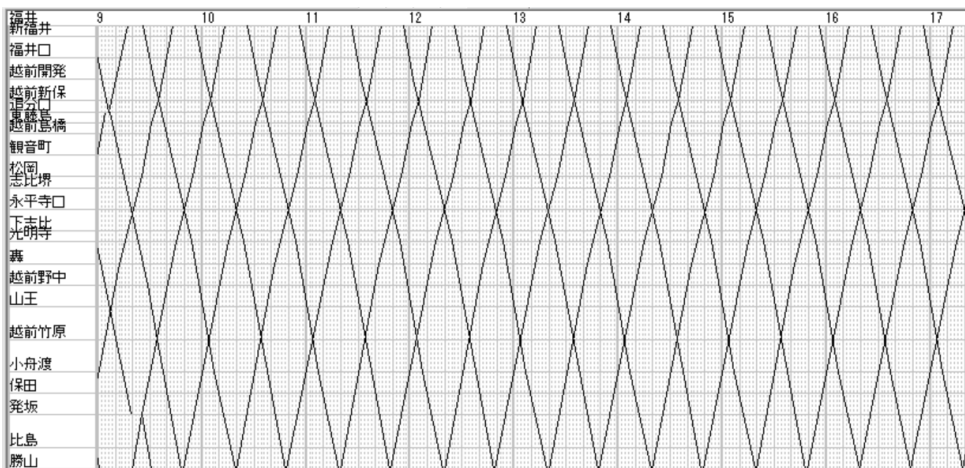
富山ライトレール 時刻表
富山駅北発/平日 平成18年4月

5時						57
6時			35			53
7時		14	24	36	45	55
8時	05	15	25	35	45	57
9時	06	14	30			45
10時	00	15	30			45
11時	00	15	30			45
12時	00	15	30			45
13時	00	15	30			45
14時	00	15	30			45
15時	00	15	30			45
16時	00	15	30			45
17時	00	15	30			45
18時	00	15	30			45
19時	00	15	30			45
20時	00	15	30			45
21時			15			45
22時			15			45
23時			15			



富山ライトレールによる時間帯別利用者数の変化

えちぜん鉄道勝山永平寺線の芸術的なダイヤ

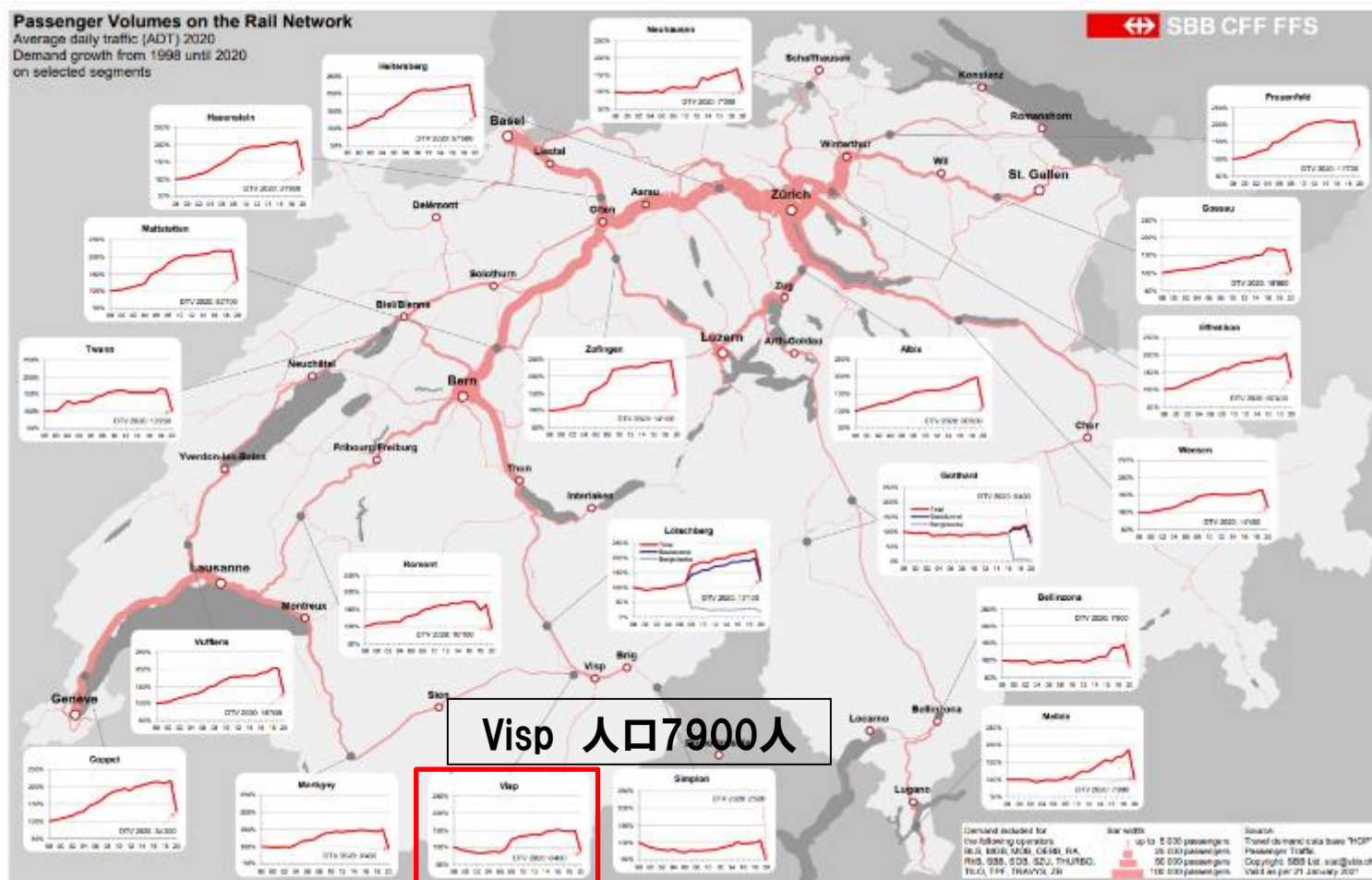


えちぜん鉄道の利用者数の推移

地方鉄道のサービス向上と利用者増（スイスの例）

スイスの鉄道路線の利用者数の推移 1998年（グラフの左端）を100とした時

右端の2020年はコロナ禍で減少しているが、
2018年は地方路線を含めて、**ほぼすべての路線で150%以上**。



地方の小都市の周辺でも鉄道ダイヤを大幅に改善・利用者は大幅増加（スイス）

人口：Sion 23,000人、Visp 7,900人
 1日平均通過量（輸送密度） 6400人
 コロナ禍前は、98年の150%以上

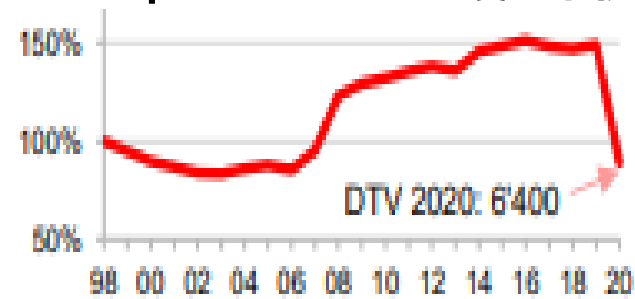


Visp 山間部の小都市

Visp から Sion への鉄道ダイヤの変遷

	1996年	2010年	2022年
9	13	7 36	6 10 35 44
10	13 42	7 36	6 10 35 44
11	39	7 36	6 10 35 44
12	13	7 36	6 10 35 44
13	42	7 36	6 10 35 44
14	13 42	7 36	6 10 35 44
15	13 42	7 36	6 10 35 44
16	24 38	7 36	6 10 35 44
合計	12便	⇒ 16便	⇒ 32便

Visp・Sion 輸送密度の推移

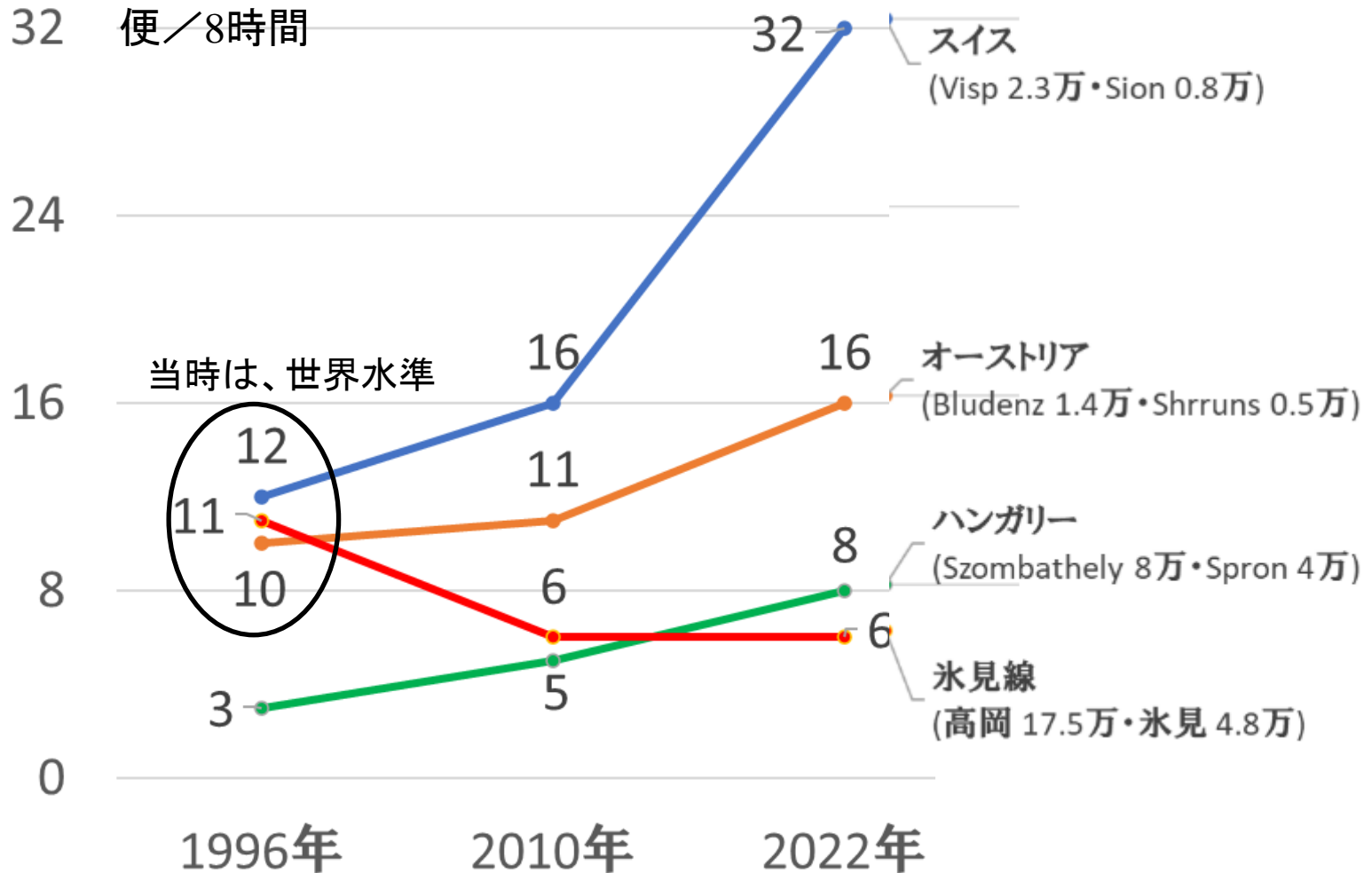


自治体が公共交通のサービス水準を定めて一定の責任を持つ
 PSO (Public Service Obligation) の考え方が定着。
 公共側がサービス水準を設定し一定の公的資金を拠出する契約によって民間事業者が交通サービスを請け負うしくみ

地方ローカル路線の運行本数の変遷 EUとの比較

地方の中小都市間で、長距離列車がほとんどない区間の事例で比較

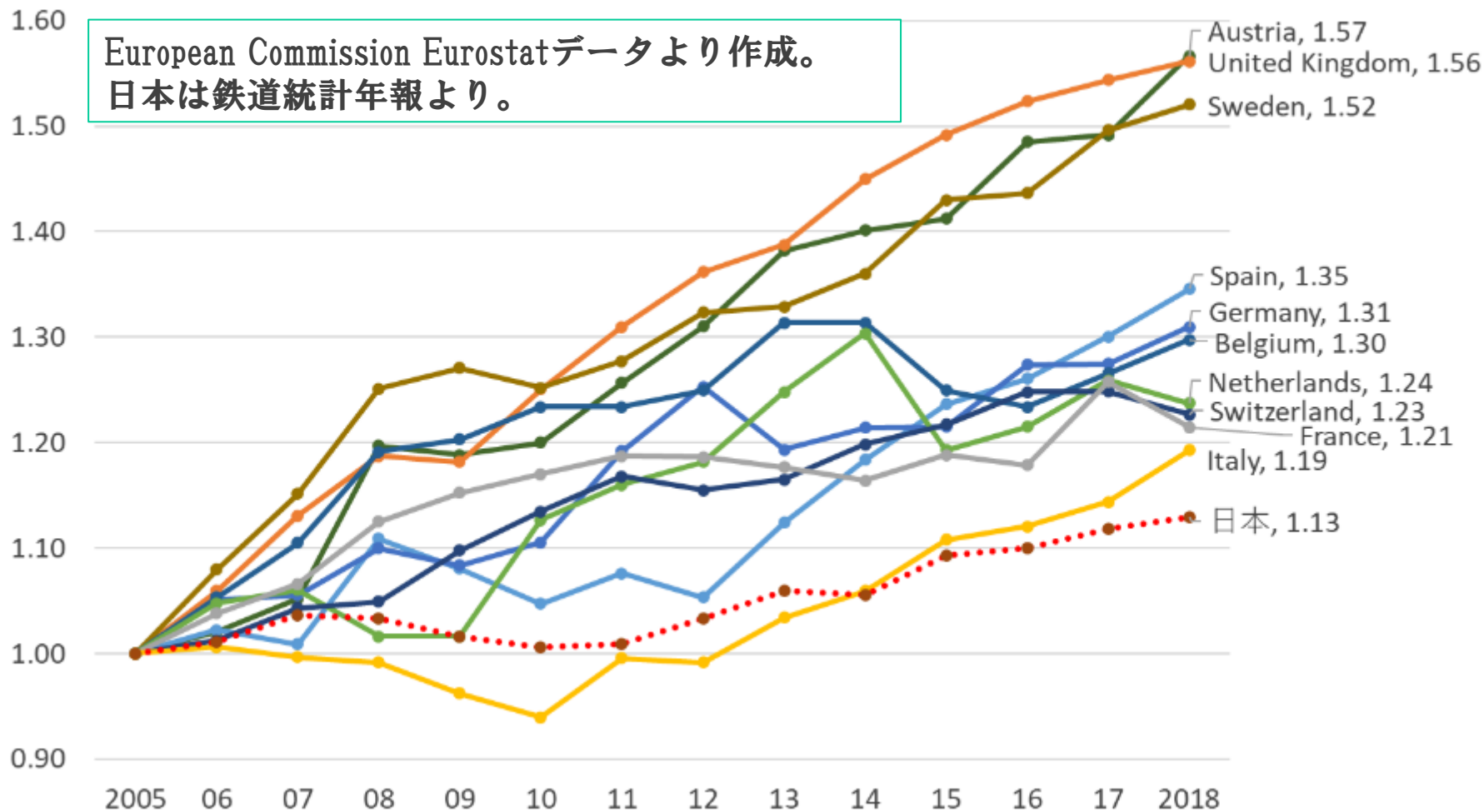
午前9時台から16時台に起点駅を出発する便数（8便あれば1時間に1便）



日本のローカル鉄道のサービス水準は、2000年頃までは、国際的にみても高かったが、すでにEUの下位グループ以下に。都市人口からみても、運行本数が極端に少ない。

大きく伸びてきたEU各国の鉄道利用と日本の比較

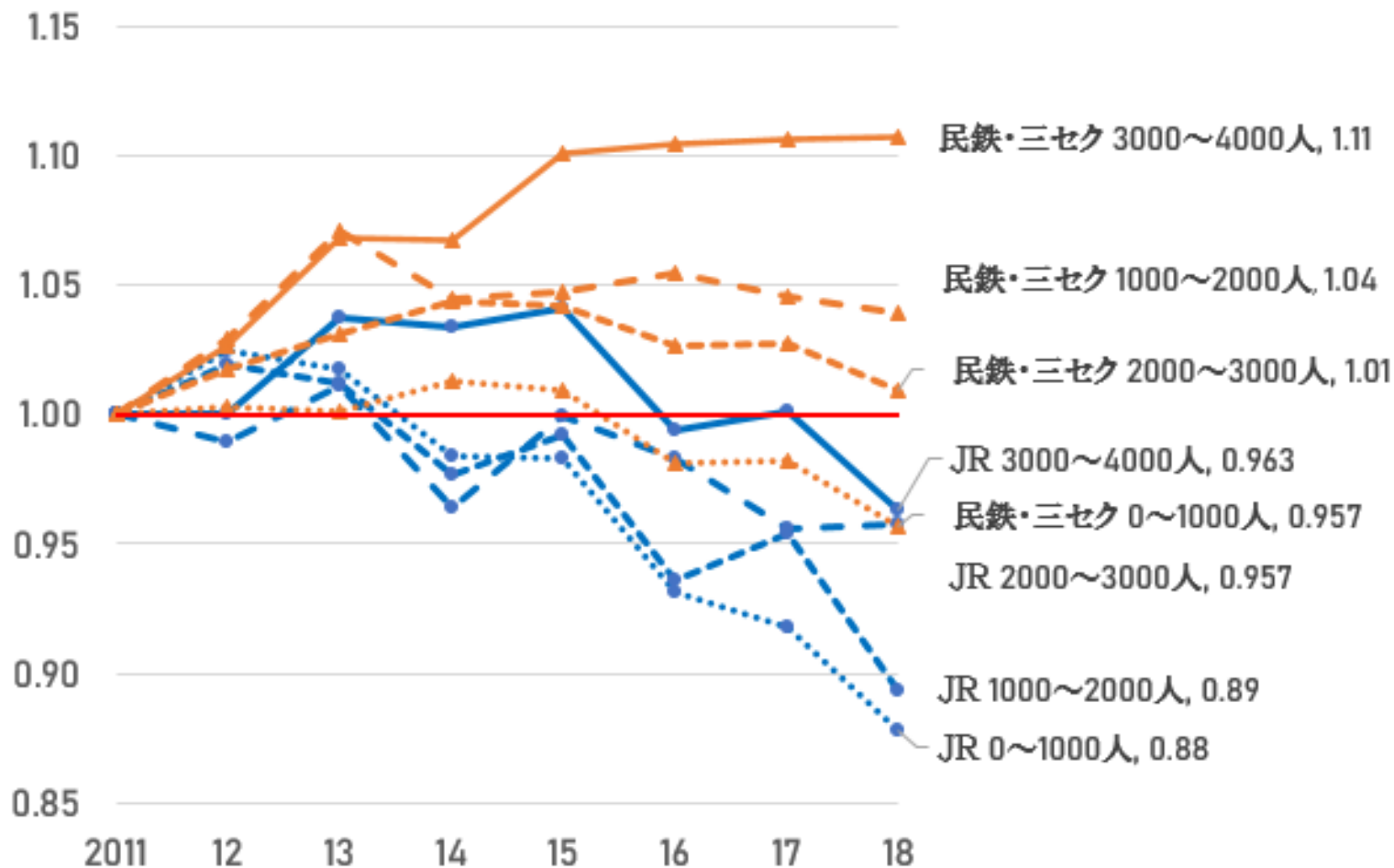
西欧諸国(GDP上位10か国)と日本の鉄道輸送人キロの推移



日本でもすべての地方鉄道の利用者が減ってきたわけではない

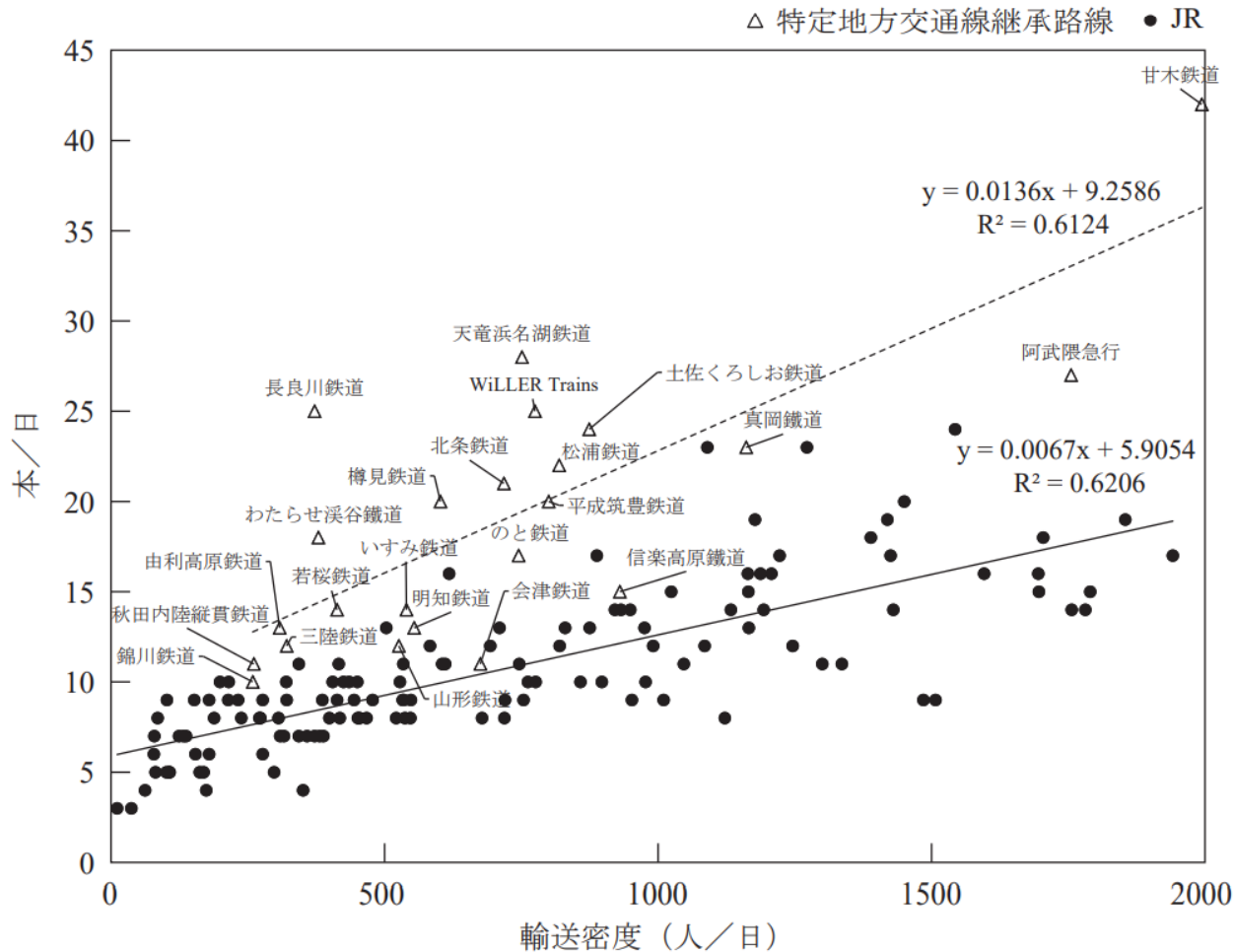
JR路線の多くは激減してきたのに対して、民鉄・三セクの多くは近年増加してきた。

JRと民鉄・三セクの輸送密度区分別輸送人キロの推移
(右端の数値は2011=1とした時の2018年値)



利用者増減の違いは利便性の差

特定地方交通線（30年程度前に、赤字が大きとして国鉄・JRから分離された路線）
現在は、**JR路線**よりもはるかに**運行本数が多い**。

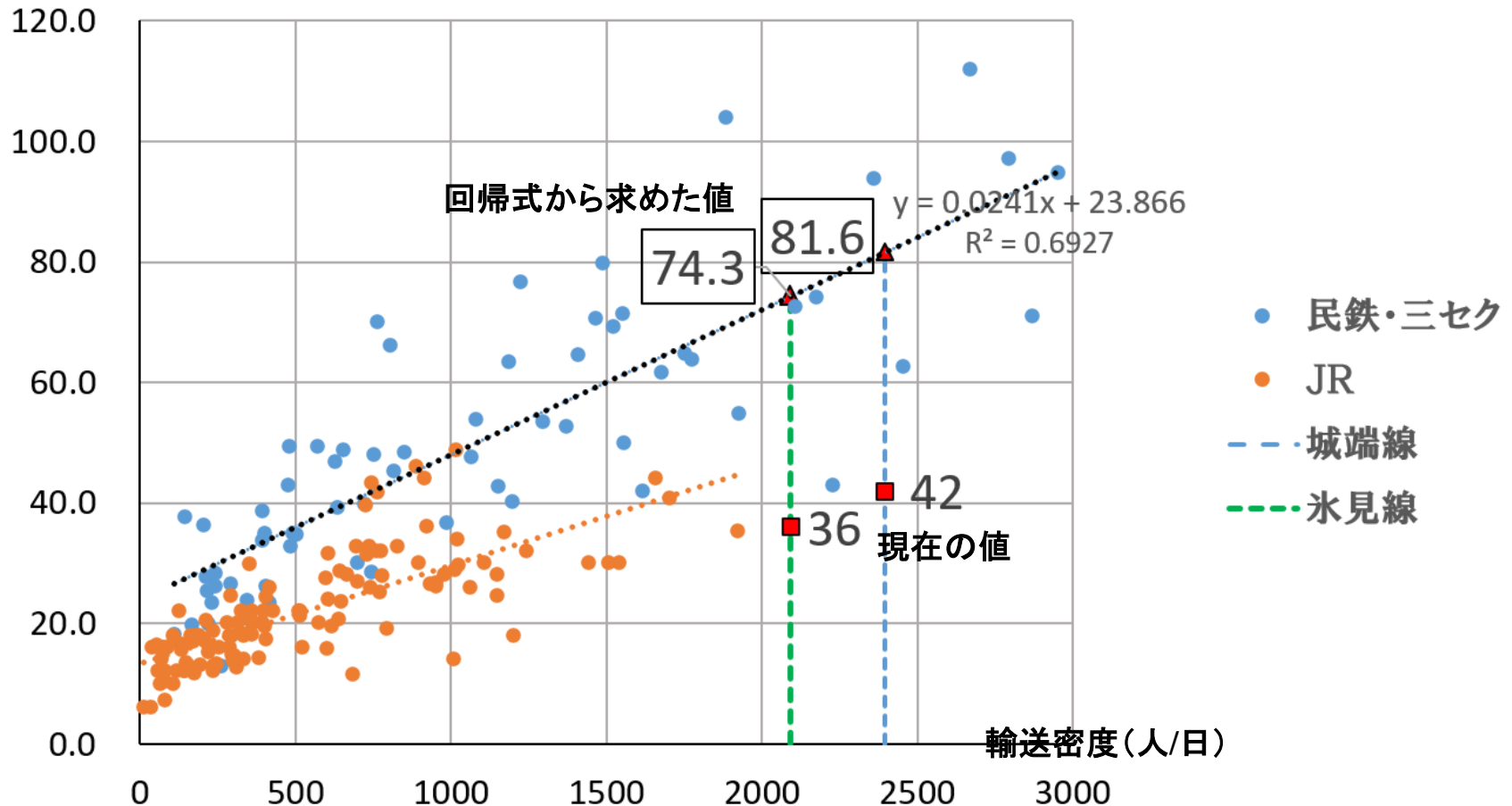


2. 城端線・氷見線のサービス水準に関する考察

輸送密度(横軸)と「営業キロあたり1日列車運行キロ」(縦軸)

縦軸は、全列車が全区間を運行するとした時の1日の便数(上下合計)にあたる。
城端線・氷見線はJR路線としても少ない方。民鉄・三セク水準は、現在の2倍程度。

列車キロ/営業キロ (便/日)



民鉄・三セクの値は鉄道統計年報による(2020年度)輸送密度(人/日)。

JRの値は非公表(富山大学にて輸送密度2000人以下の路線を対象として時刻表より算出)。

輸送密度の小さい民鉄・三セク路線の方がはるかに便利

JR城端線
(高岡駅発)
(輸送密度**2,397**人/日)

	2023年 ダイヤ	
5	27	46
6	9	
7	0	
8	1	
9	3	67分
10	10	59
11		52
12		51
13		44
14	30	71分
15	41	
16		43
17	27	
18	12	47
19		43
20	19	
21		51
22		
23	10	
	21便	

JR氷見線
(高岡駅発)
(輸送密度**2,093**人/日)

	2023年 ダイヤ	
5		56
6		48
7		40
8	7	40
9		43
10		89分
11	12	
12	3	
13		47
14		95分
15	22	
16	23	
17	27	
18	15	52
19		41
20	22	
21		35
22		52
23		
	18便	

わかやま電鉄
貴志川線
(和歌山駅発)
(輸送密度**2,107**人/日)

	2023年 ダイヤ		
5			
6	21	51	
7	13	30	50
8	9	30	47
9	4	21	52
10	22	52	
11	10	28	
12	0	30	
13	0	30	
14	0	30	
15	0	30	
16	0	20	37
17	7	37	
18	7	37	
19	7	37	
20	7	37	
21	7	37	
22	21		
23	0		
	38便		

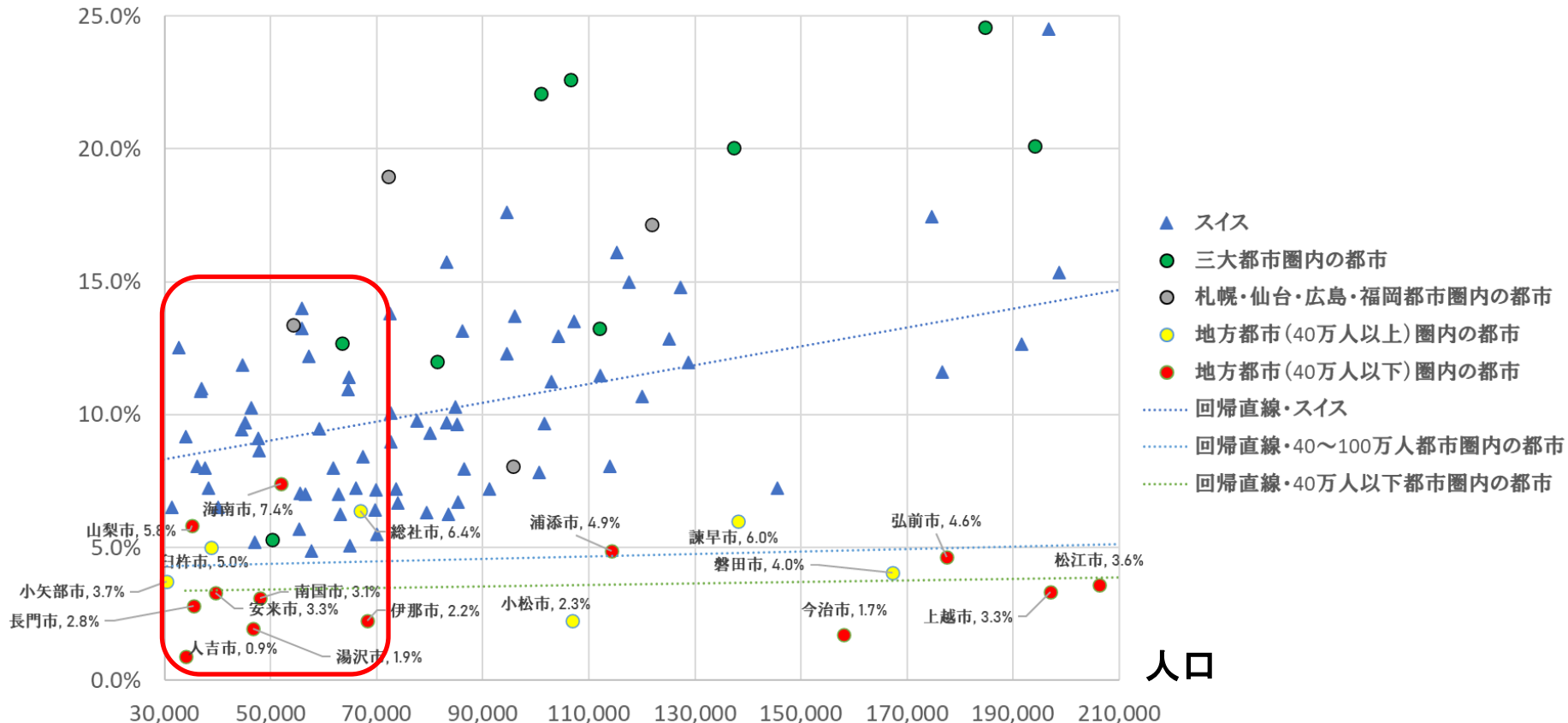
えちぜん鉄道
勝山永平寺線
(福井駅発)
(輸送密度**1,522**人/日)

	2023年 ダイヤ		
5			
6		30	
7	2	35	54
8	5	28	57
9		25	55
10		25	55
11		25	55
12		25	55
13		25	55
14		25	55
15		25	55
16		25	55
17		25	55
18		25	55
19		25	55
20		25	55
21		35	
22		26	
23	8		
	34便		

都市規模と公共交通分担率 日本とスイスの比較

公共交通分担率

人口3~20万程度の都市

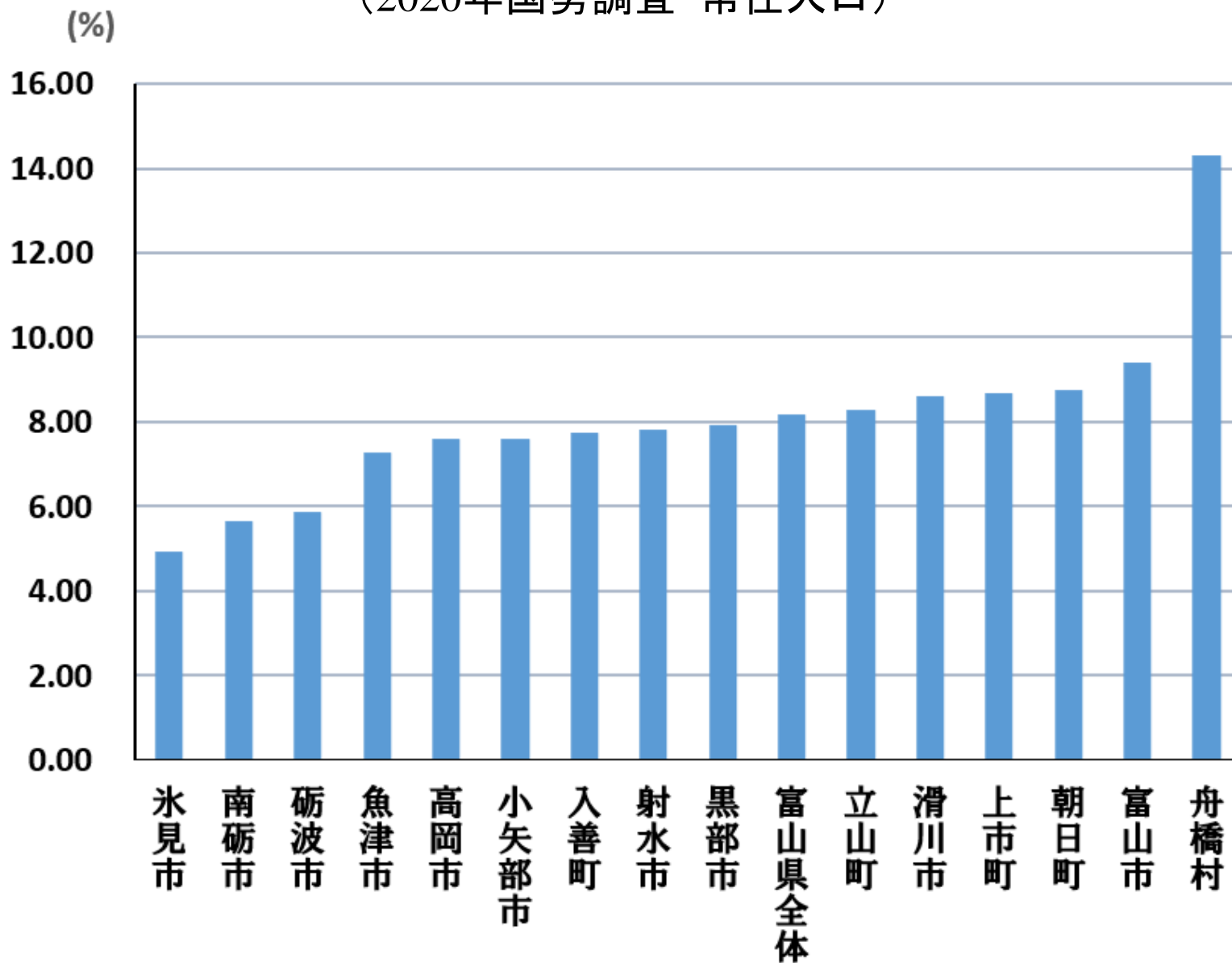


- ・スイス 3~7万人でも、ほとんどが5%以上。10%以上も多い。
- ・日本 人口20万人程度でも、5%以下。2~3%程度の都市も多い。

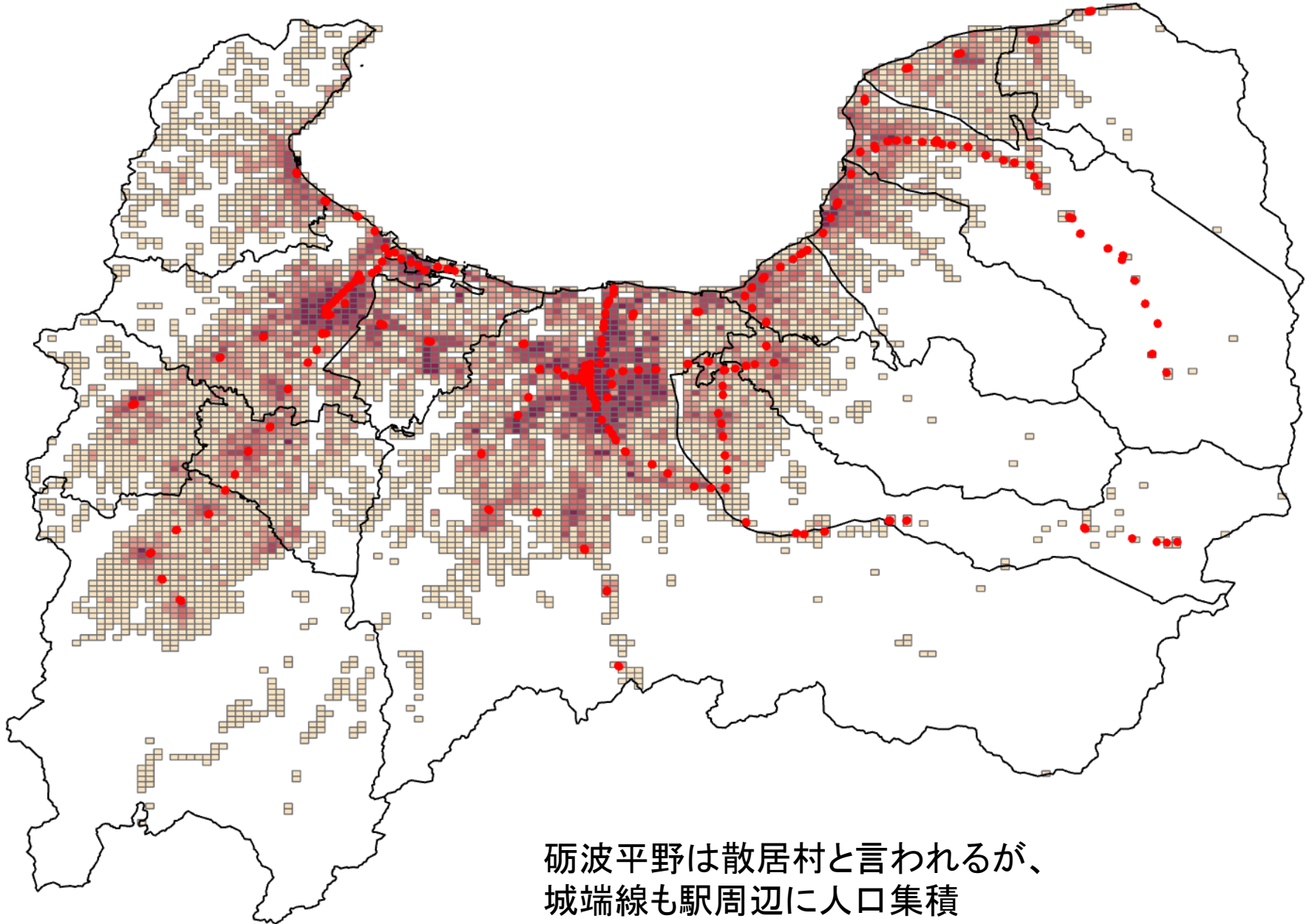
⇒ 地方の公共交通利用者数が少ないのは、**人口が少ないこと原因ではなく「利便性が低い」ことが原因。**

富山県の市町村の通勤・通学における公共交通分担率

(2020年国勢調査・常住人口)



富山県の人口分布と鉄道駅の位置



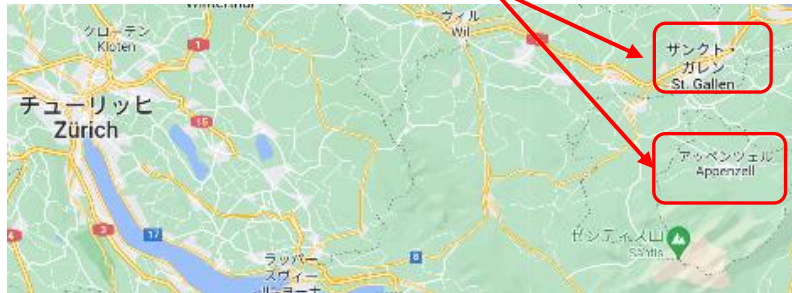
砺波平野は散居村と言われるが、
城端線も駅周辺に人口集積

城端線・氷見線のサービス水準の目標

鉄道先進国の地方路線の標準的なサービス水準

スイスの標準的な地方鉄道路線のダイヤ

St. Gallen 人口 約7.5万人
Appenzell 人口 約1.6万人



St. Gallen⇒Appenzell

	1995年		2022年
9	34	9	14 26 44 56
10	34	10	14 26 44 56
11	34	11	14 26 44 56
12	34	12	14 26 44 56
13	34	13	14 26 44 56
14	34	14	14 26 44 56
15	34	15	14 26 44 56
16	34	16	14 26 44 56
	8便		32便

城端線・氷見線のサービス水準の目標

- 現状 JRローカル線水準 1時間間隔以下
- 1～2年後 ダイヤ改良 1時間間隔パターンダイヤ
- 数年後 民鉄・三セク水準 30分間隔
- 10年後 鉄道先進国水準 15分間隔

・15分間隔の万葉線の輸送密度 **1,453**人/日 (コロナ前の2018年度)

・富山ライトレール整備を決めた時のJR富山港線の輸送密度 **1,895**人/日 (2004年度)

城端線の輸送密度**2,397**人 氷見線の輸送密度**2,093**人 ⇒ 15分間隔は十分目指せる。

3. 世界に誇れるダイヤを目指して

鮮魚店は魚を売るのが商売、書店は本を売るのが商売である。では、鉄道会社は何を売る商売だろうか？

富大副学長・都市デザイン学部教授の中川大先生から答えを聞き、記者は、なるほどと思った。「鉄道会社とは『ダイヤ』を売る商売なんです」

良いダイヤなら利用しやすく、乗客は増える。不便なダイヤなら乗客は減る。ダイヤは鉄道の命であり、だからこそ「鉄道会社はダイヤを売る商売だ」というくらいの意識を当然持つべきだと中川教授は強調するのである。

「わが列車 わが鉄路」(北國新聞社) 2021年

わが列車
わが鉄路

24

鉄道はダイヤを売る商売

ダイヤ改良の例
2019年3月前後のダイヤ比較
JR四国牟岐線
徳島駅発 阿南方面行

<現行>					<改正>				
阿南	牟岐	海部	万歩	万歩	阿南	牟岐	海部	万歩	万歩
5				44	5				44
6				47	6				47
7	18			51	7	18			51
8		20		47	8		20		
9		20			9			30	
10	10			54	10	00		30	
11			39		11	00		30	
12	17			45	12	00		30	
13	12		36		13	00		30	
14		24		53	14	00		30	
15		24	31		15	00		30	
16	04			47	16	00		30	
17		29			17	00		30	
18	01 08		26		18	00		30	
19	04		33	55	19	00		33	55
20			32		20			31	
21		27			21		28		
22	10			42	22	17			54
23			38		23		38		

(1) ダイヤづくりの基礎理論

スイス・オーストリアなどではダイヤに関する研究と研究成果の実践が進む。
日本は大きく遅れている。

●利便性を高めるダイヤの考え方

- ・到着時刻に強い制約のある朝の通勤通学時間帯以外は、人々の行動は平準化している。
- ・平均的に便利にすることを目指すのが利便性を高める方法。
- ・事業者側にとっても需要の平準化につながって有効。

●自動車と鉄道の違い

自動車=いつでも出発できる。

鉄道=出発時刻が限定される。

そのため、最短所要時間は鉄道の方が短くても、期待所要時間(所要時間の期待値)は自動車の方が短いというケースが少なくない。

⇒公共交通が自動車に劣っているのは最短所要時間ではなく期待所要時間

⇒期待所要時間を縮める方法は、

運行本数の増加、ダイヤの等間隔化、接続利便性の向上

●ダイヤ評価のための指標

- ・各OD間の期待所要時間をOD旅客数で重みづけした「総期待所要時間」を最小化することが一つの目標。

(同じ運行本数で期待所要時間が最小になるのは、等間隔にした場合。)

(2) パターンダイヤの利点

- ・パターンダイヤ(英語ではない。英語はClock-face timetable, Cyclic timetableなど)は、かなり以前から各地で実施。日本でも大都市圏では一般的。
- ・ダイヤづくりのコンセプトのなかで最も簡単に成立するもの。特に、複線では制約は少ないので、すぐにでも実施可能。

であるにもかかわらず(なぜか)日本の地方路線(特にJR)では採用されていない。

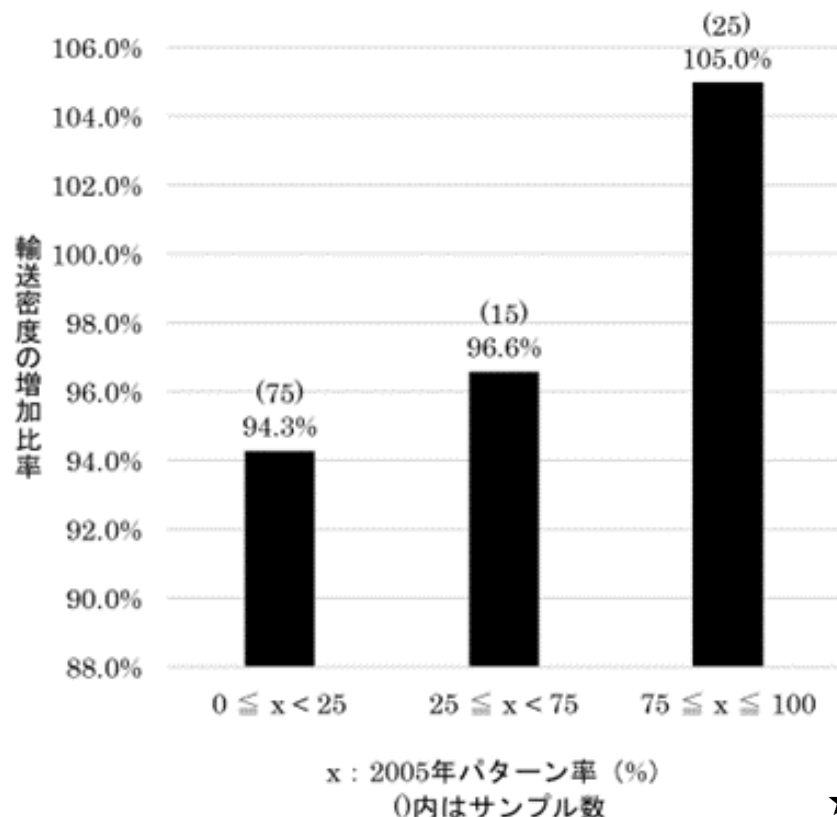
パターンダイヤの利点として考慮すべき事項

- わかりやすく覚えやすいことは当然だが、実際に**利用者増減の違いにつながっていることがデータで証明**されている。
- 「期待所要時間」の最小化をもたらすダイヤ**である。
- バスとの接続可能性が飛躍的に高まる**。パターンダイヤでなければ、バスが接続ダイヤを組むことは不可能。鉄道とバスのダイヤの不整合は鉄道側の責任。
- パターンダイヤは、**車両と運転手の効率性を高めるために有効**であると言われている。(日本では、逆だと信じている人が多いらしいが。)
- ダイヤ研究の成果である**ランデブーコンセプト**や**Taktfahrplanの考え方の前提**であり、より便利なダイヤにつながるものである。
- 遅れに対応したダイヤをあらかじめ作成しておくこともできる**。また、それを数値化しておくことによって、変更後のダイヤを駅のディスプレイなどに直ちに表示することも可能となる。

(3) パターンダイヤの効果

高いパターン率が継続された路線は、低いパターン率が続いた路線と比べて、輸送密度の増加率が明らかに高い。

2005年から2015年までの増加率。



「パターン率75%以上を継続した路線」と「25%未満が続いた路線」では、10.7ポイントの差があり、有意水準1%で有意な差

Bartlett検定結果

カイニ乗値	自由度	P値	判定
3.4075	2	0.1820	

一元配置分散分析

変動要因	Type III 平方和	自由度	平均平方	F値	P値	判定
グループ間	0.2146	2	0.1073	5.5329	0.0051	1%有意
グループ内	2.1715	112	0.0193			
全体	2.3861	114				

Tukey-Kramerの方法による多重比較の結果

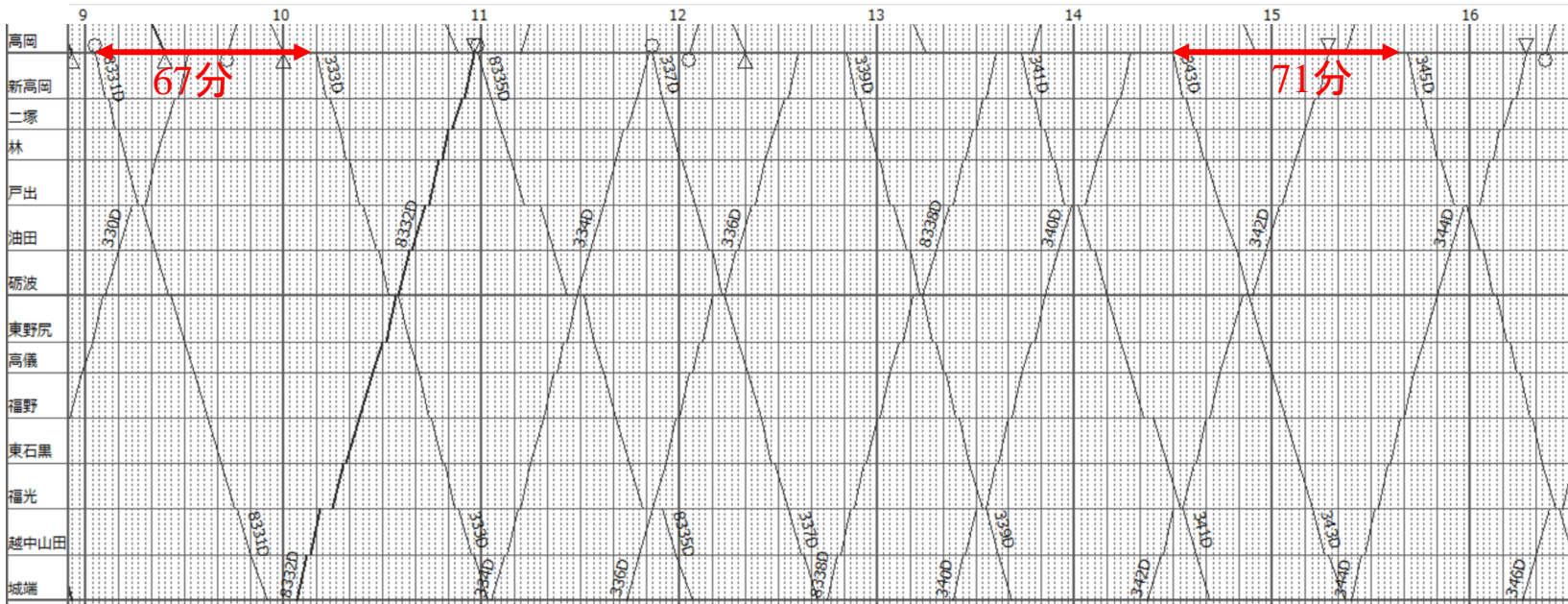
2005年パターン率		P値	判定
25%未満	25%以上75%未満	0.1607	
25%未満	75%以上	0.0034	1%有意
25%以上75%未満	75%以上	0.8087	

★ パターン率：ちょうど1時間後に出発する便のある列車の割合

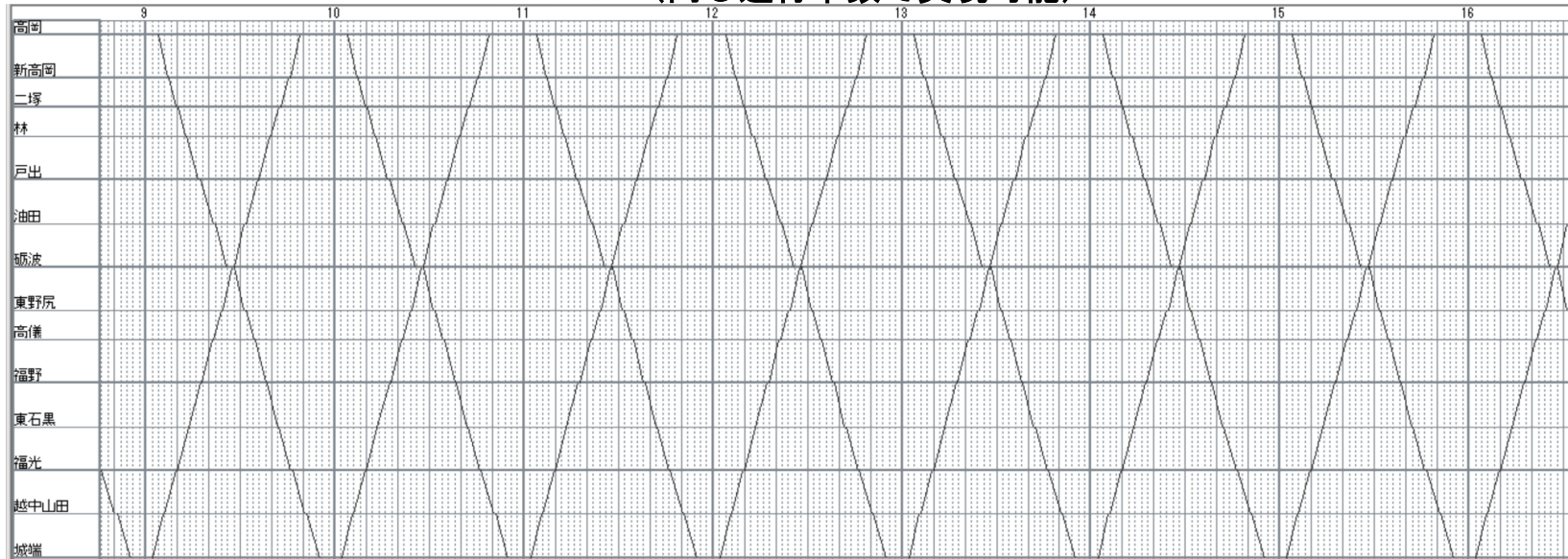
「全国の地方鉄道における列車ダイヤのパターン化と輸送密度の経年変化分析」、

中川大, 鈴木克法, 松中亮治, 大庭哲治, 土木学会論文集D3(土木計画学) 77(4) 316-329 2021年11月

城端線の現状のダイヤ



城端線のパターンダイヤ案 (同じ運行本数で実現可能)



(4) 乗り継ぎダイヤに関する基礎的知見

●「乗り継ぎ利便性の向上」は、可能？

鉄道事業者の目標や自治体の公共交通計画には、決まり文句のように「乗り継ぎ利便性を向上させる」と記されている。

しかし、昔と何も変わらない。

科学的に考えずに(願望を)書いている場合がほとんどだと思われる。

●乗り継ぎダイヤに関する基礎的知見

・どちらか一方の路線が終端駅であれば、個々の列車に接続させるダイヤを組むことは可能。

・**中間駅どうしでは、個々の列車に接続するダイヤを組むことは不可能。**

(例えば)新高岡駅は、北陸新幹線も城端線も中間駅

「高岡からの城端線」を「東京行かがやき」に接続させるために、かがやき発の10分前に、城端行きが着くダイヤにすると、

金沢からかがやきに乗ってきて城端方面に行く人にとっては、10分前に城端線が出ていることになる。

どちらの方向に合わせても同様のことが起きる。

もともと合わせられないものはいくら考えても無理。

ダイヤ研究の結果、得られている対処方法は次ページの2つ。

乗り継ぎ接続を便利にするための考え方

●方法1 パターンダイヤ化による待ち時間の期待値の最小化

- ・1本ごとに接続させるのではなく、前後の便とあわせて各方向に乗り換えられるようにする。
- ・そのためには、どちらかの運行頻度をできるだけあげることと、等間隔運行にすること。
- ・同じ運行本数の場合、待ち時間の期待値が最小になるのは等間隔にした場合であるという性質を利用。

●方法2 ランデブーコンセプト

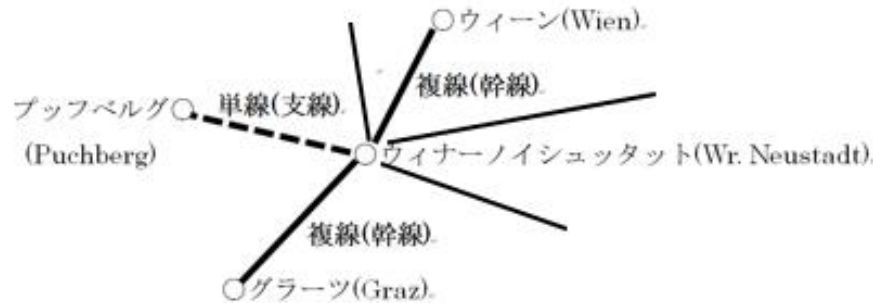
- ・支線側の列車を接続駅でしばらく停車させることによって、相互の乗り換えを可能とする。
 - ・幹線側は、主要駅で上下がすれ違うようにする。
- Taktfahrplanの考え方に含まれるランデブーコンセプト手法。

ランデブーコンセプトは、1線しかない新高岡駅では無理だが、高岡駅では成立可能。

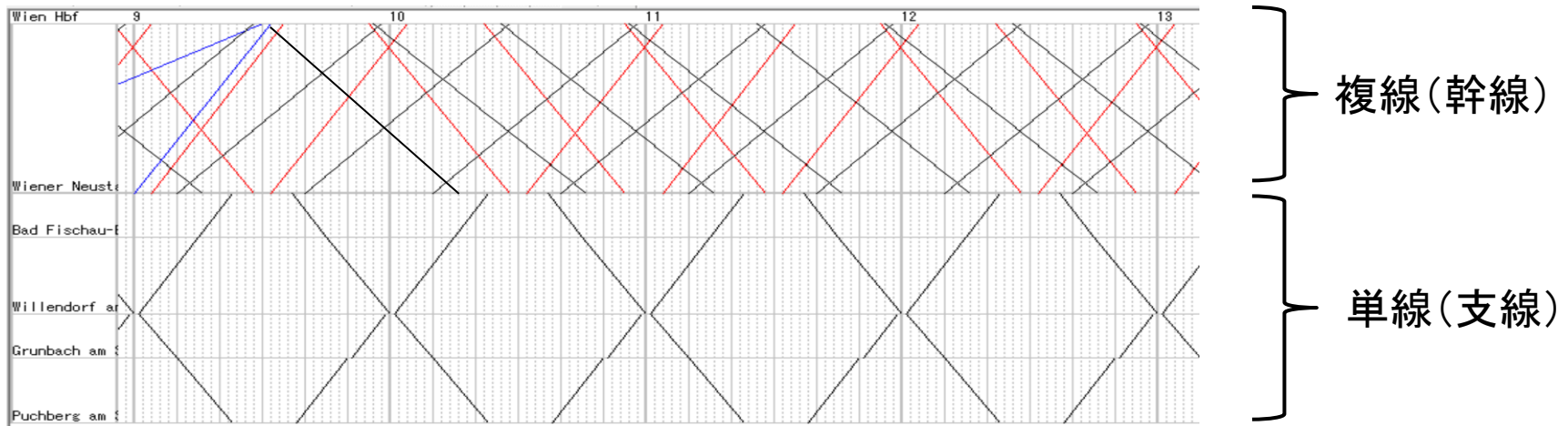
ランデブーコンセプト (Rendezvous concept)

- ・主要駅に各路線から同時刻に列車が集まってくるようにする。
- ・支線の列車が先に来て、接続駅でしばらく停車させ、幹線の発着後に出ることによって、相互の乗り換えを可能とする。
- ・幹線は、主要駅で上下がすれ違うようにする。

ウィーン・グラーツ間のウィナーノイシュタット駅



ウィーン⇔ウィナーノイシュタット⇔プッフベルグ間のダイヤグラム



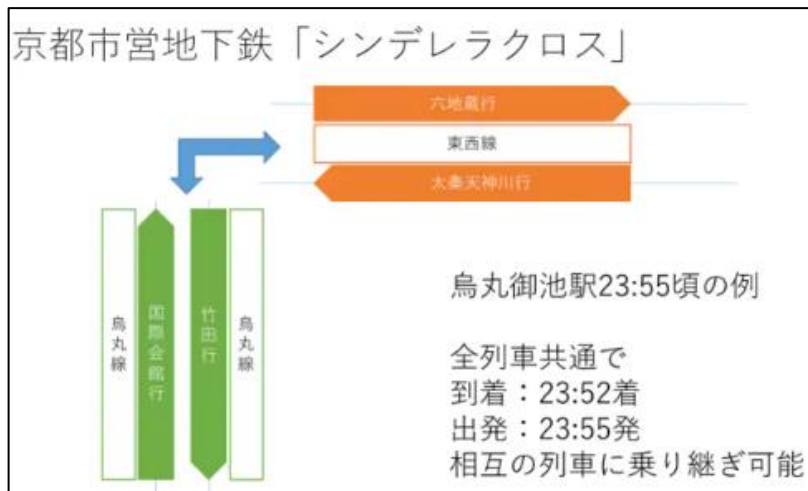
「パターンダイヤ化」と「ランデブーコンセプト」の組合せによる成果・日本での事例

京都市交通局終電時刻を統一、相互接続する「シンデレラクロス」を導入。3月の改正で
(読売新聞 2010年1月21日)

京都市交通局は2010年3月下旬に、市営地下鉄のダイヤ改正を行う。烏丸御池駅での乗り換えを便利にする。

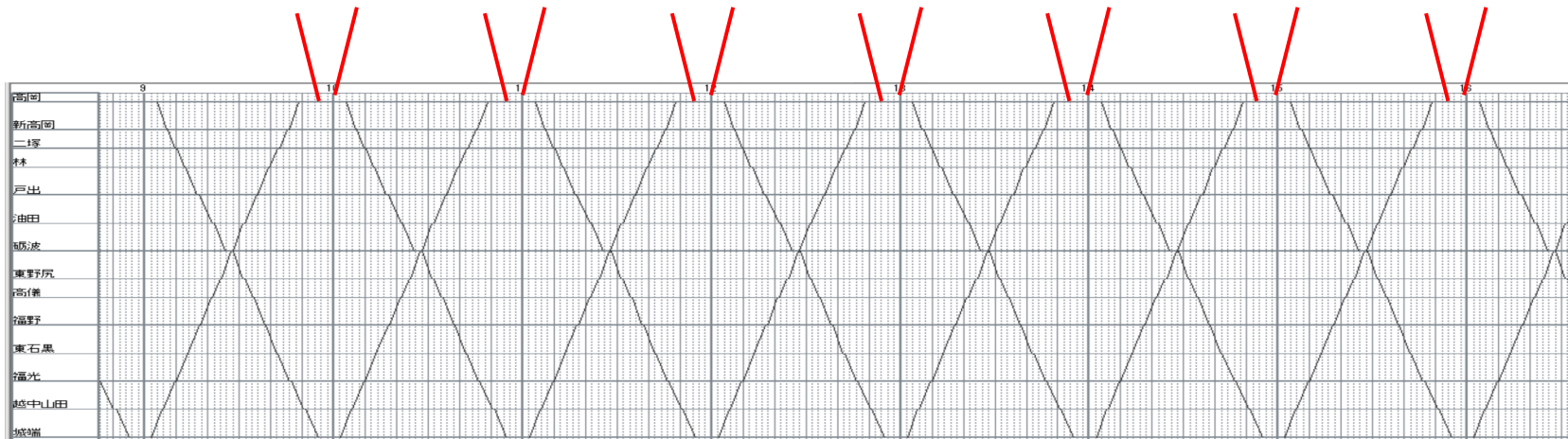
特に目を引くのが、終電同士の接続の改善だ。烏丸線と東西線が交差する烏丸御池駅で、両線の全4方向の終電をすべて23:55発に統一する。また、これらの列車は同駅に3分間停車することで、相互に乗り換えができるようにする。これを京都市交通局は「シンデレラクロス」と名付けている。

また、午後9時台、10時台に烏丸線1往復、東西線3往復を増発し、両線とも10分間隔とする。その上、両線の列車が交互に烏丸御池を発着するダイヤにすることで、乗り換えの待ち時間を平準化させるという。



高岡駅でランデブーコンセプトダイヤを目指しましょう

18方向相互接続



城端線	高岡駅着	56分	04分発	4方向乗り換え
氷見線	高岡駅着	56分	04分発	4方向乗り換え
「あいの風とやま鉄道」石動・金沢方面行	高岡駅着	59分	00分発	3方向乗り換え
「あいの風とやま鉄道」富山・泊面行	高岡駅着	59分	00分発	3方向乗り換え
万葉線	高岡駅着	54分	06分発	4方向乗り換え

●実現するためには、

- ・各路線のパターンダイヤ化
- ・あいの風とやま鉄道の上下線の高岡駅でのすれ違い。
- ・単線区間でのダイヤの精査

城端線 1時間間隔は実行可能。30分間隔は行き違い箇所が増設が望ましい。

氷見線 1時間間隔は可能だが冗長なダイヤに。30分間隔には適している。

4. 車両も世界標準の発想に

日本のローカル線の列車は、なぜ海外の鉄道車両や日本の大都市圏の車両と形状が違うのか。

上段・日本のローカル列車
(google検索より)



下段・欧州のローカル列車
(中川撮影)





2023年3月30日
NHK

新型車両導入にあたっては、デザインも極めて重要。需要にも影響。



ドイツの水素電池車
(中川撮影)



ハイブリッド車両の例
JR東日本HB-E300系
(中川撮影)

5. 世界に誇れる城端線・氷見線をみんなで作りましょう
「新型車両導入」・「利便性向上」



負のスパイラルからの脱却の第1歩

正のスパイラルへの転換に向けて「皆さんの出番」です

城端線・氷見線沿線は、魅力の宝庫

世界遺産、国宝、世界で最も美しい湾クラブ
祭り、伝統工芸、食と酒

市民の支え

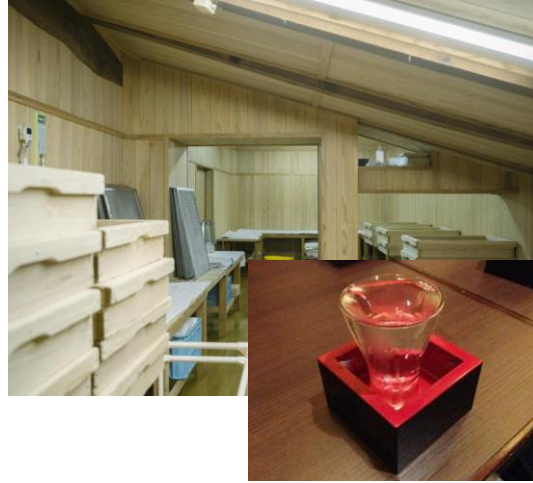
常花線、利用促進啓発活動



「お祭り路線」とも呼べる盛んな「祭り」 お祭り列車の運行 城端線・氷見線で、隣町のお祭りへ



「食」と「お酒」は、やっぱり公共交通



富山観光ナビ <https://www.info-toyama.com/stories/summer-toyama>
越中とやま食の王国 <https://shoku-toyama.jp/recipe/tr-52/>

富山県は、新しい公共交通計画を検討中 「ウェルビーイングの向上を目指して」

県の公共交通計画

利便性重視に賛同

事業者「本気で取り組む」

「持続可能な公共交通を目指す法定計画を」と「地域交通戦略会議の交通ファンチャーム部
民会館で初会
採算性より利
ち出す計画の
て、交通事業
同業者と一緒
組みたい」と
の積極的な関
心の向上を
県と市町村
通事業者の
山地方鉄道
は「公共交通
段に」とま
康維持とい
サービスと
明。「企業や

「え本気で取り組みたい」と話した。
あいの風とやま鉄道の日
ルスの影響が残る現状では将来像を元気に語れない」と言いつつ、利便性を高め

採算より利便性重視

地域交通 県戦略策定へ初会合

県は、2024～28年度を対象とする法定計画「地域交通戦略」について、運行事業者の採算性にとらわれず、利便性向上を重視して策定する。2日、県が開いた「持続可能な公共交通の在り方を考える会議」の初会合で、出席者が方向性を確認した。事業者からは「赤字補填の枠を超えた行政支援を」と求める声が上がった。

ANAクラウンプラザホテル富山地域交通戦略の策定に向けた有識者会議の初会合を開いた。県は、2024年度から5年間の計画を作る。会合では採算性だけでなく、利便性を高めることも重視するとの認識を共有した。

ANAクラウンプラザホテル富山で開いた会議は県や市町村、学識経験者、事業者の29人が構成し、石井晴夫東洋大名誉教授が会長に就いた。今後は四つの部

明した有田翔伍県交通戦略企画課長は「採算性や事業者の経営支援にとまらぬ目標を設けたい」と述べた。法定計画があれば、国の補助を受けやすくなる。県は本気で取り組む」と

政治行政とやま

公共交通 利便性重視

県議会特別委 欧州式採用に賛同

県議会は29日、総合交通特別委員会を開いた。県が2023年度末までに、持続可能な公共交通の法定計画について、県議会は、運行事業者の採算性より利便性を重視する欧州式の考えを取り入れる方向性に賛同。全国にない先進的な計画になるよう求めた。計画は24～28年度を対象とする県地域交通戦略で、県は有識者会議を6月に設置。移動だけでなく、住民の生活の質を高める手段に公共交通を位置付ける欧州連合の都市交通計画「SUMP」の考えを参考に策定を進める方針を打ち出す。

県議会は「の考えに賛同。庄司昌弘氏（自民新令和）は「事業者への赤字補填にとまらず、今までのやり方を抜本的に変えてほしい」と言い、SUMPの理念を県民や事業者と共有すべしと述べた。米原氏は「公共交通の利便性向上は、事業者の経営の状況や展望、行政負担の在り方を考えることも大切」と言い、利便性優先の計画ができたのに、事業者は誰もできないのでは困る」と指摘。米原審判（同）も「事業者がどこか知恵を出し合うかが大切。究極的には経営が成り立つ仕組みをつくらなければならない」と述べた。

岡崎信也（立民）、酒井立志（自民）、武田慎一（同）の各氏も質問した。

は「交通というテーマに必要なか、私は違と思う。知事が言っているから、使わなければならないと思っっているのか」と話した。

県によると、計画をまとめる有識者会議では、計画は生活の質向上や利便性を重視する方向性で考えるため、ウェルビーイングとは親和性があるとの認識で一致している。

利便性高め幸福度向上

県の有識者会議初会合

県地域交通戦略会議の4部会

サービス連携 高度化部会	サービスの連携、高度化による需要喚起について議論
鉄道サービス 部会	利用者視点に立った鉄軌道サービスの維持、改善について議論
地域モビリティ 部会	モビリティ確保に向けた意欲的な取り組みの創出推進、機展開について議論
交通ワンチーム 部会	補助対象の幹線バスなどの支援のあり方、見直しの必要性などについて議論

採算だけを重視せず

地域交通戦略会議は、公共交通活性化・再生に事業者の共通認識を地盤とし、新型コロナの感染への法定計画で、学識経験者や事業者の意見を取り入れ、採算性や経路確保、利用者視点に立ったサービス向上を重視する。県は、2024年度から5年間の計画を作る。会合では採算性だけでなく、利便性を高めることも重視するとの認識を共有した。

地域交通戦略会議は、公共交通の在り方を考える会議の初会合で、出席者が方向性を確認した。事業者からは「赤字補填の枠を超えた行政支援を」と求める声が上がった。

ANAクラウンプラザホテル富山地域交通戦略の策定に向けた有識者会議の初会合を開いた。県は、2024年度から5年間の計画を作る。会合では採算性だけでなく、利便性を高めることも重視するとの認識を共有した。

ANAクラウンプラザホテル富山で開いた会議は県や市町村、学識経験者、事業者の29人が構成し、石井晴夫東洋大名誉教授が会長に就いた。今後は四つの部会を構成し、採算性だけでなく、利便性を高めることも重視するとの認識を共有した。

交通

会合には委員がオンラインで出席し、西大経済学教授「戦略の向上に向けて、採算性だけでなく、利便性を高めることも重視する」と話した。米原氏は「公共交通の利便性向上は、事業者の経営の状況や展望、行政負担の在り方を考えることも大切」と言い、利便性優先の計画ができたのに、事業者は誰もできないのでは困る」と指摘。米原審判（同）も「事業者がどこか知恵を出し合うかが大切。究極的には経営が成り立つ仕組みをつくらなければならない」と述べた。

岡崎信也（立民）、酒井立志（自民）、武田慎一（同）の各氏も質問した。

は「交通というテーマに必要なか、私は違と思う。知事が言っているから、使わなければならないと思っっているのか」と話した。

県によると、計画をまとめる有識者会議では、計画は生活の質向上や利便性を重視する方向性で考えるため、ウェルビーイングとは親和性があるとの認識で一致している。

（第3種郵便物認可）

2022年8・9月
富山県の地元紙の記事

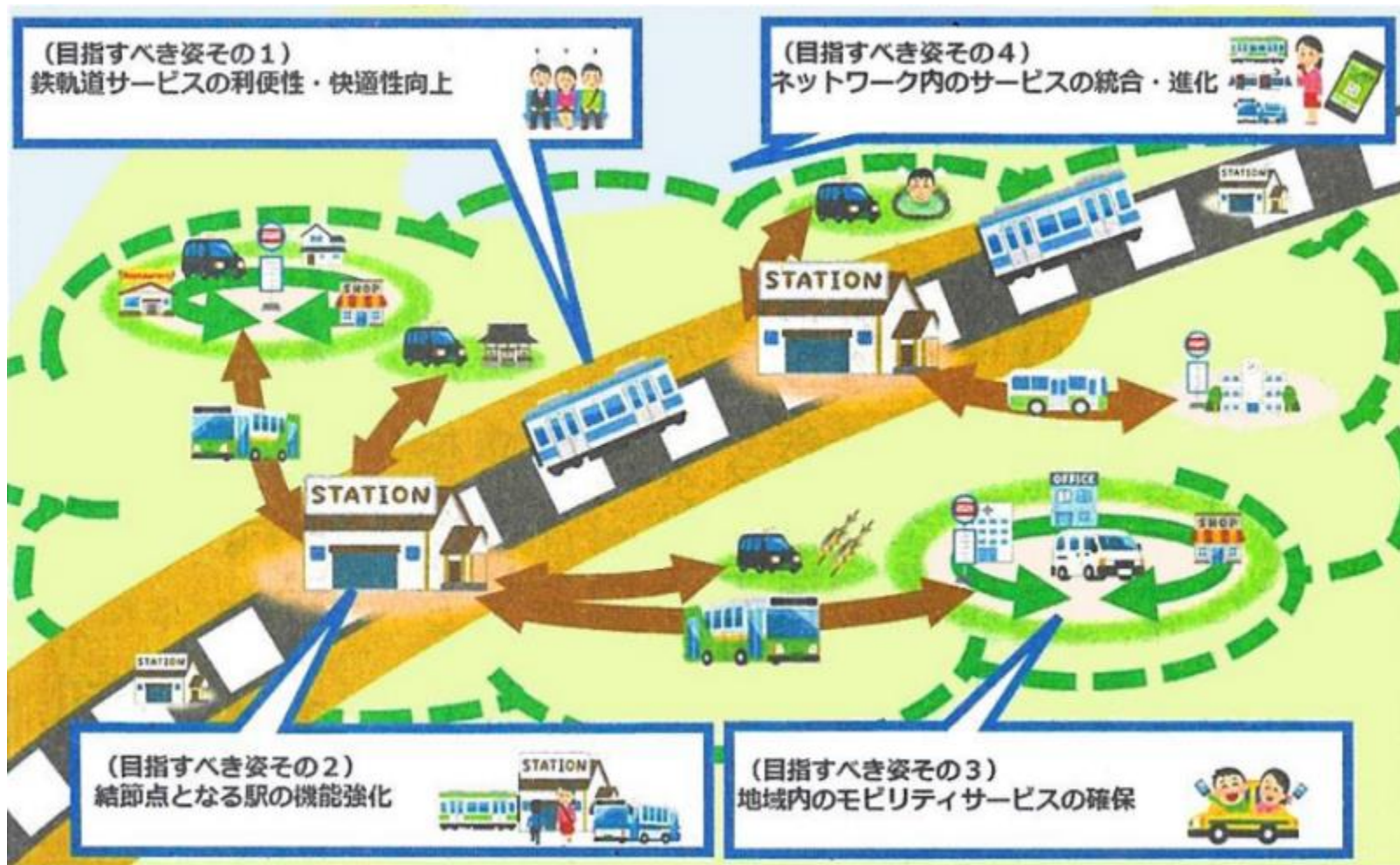
地域が積極的に関与すれば大きく変わることができる

「あいの風とやま鉄道」と「JR城端線・氷見線・高山線」の比較

	あいの風とやま鉄道	JR城端線・氷見線・高山線
ICOCA	使える	使えない
駅の案内ディスプレイ	大型ディスプレイ 無人駅にも完備・遅れも表示	主要駅にもなし
駅の売店	多くの駅で再開業	多くの駅で閉鎖
待合室の冷房	多くの駅で設置	多くの駅で非設置
車内英語アナウンス	車掌の生英語	全くなし
運行本数	38便→45便 (高岡・富山間 片方向)	(地元負担で増便しているが) それでも極少
車両	新造車両有 順次置き換え中	国鉄時代の旧型車両
駅・改札口	新駅設置(2駅) 新改札口設置	国鉄時代から変わらず

県が示した「地域交通ネットワークの目指すべき姿」のイメージ

ウェルビーイングの向上を目指して
「幹」・「枝」・「葉」の公共交通



●富山県が目指す目標 県民一人あたり公共交通利用回数 **年50回**

地域ので育てましよう

●富山ライトレールの歴史

県民の力で開業 富岩鉄道⇒富山電気鉄道⇒富山地方鉄道⇒国有化・国鉄⇒JR西日本⇒富山ライトレール⇒富山地方鉄道

国・大企業のものから市民の手に戻ったことによって

運行本数大幅増・車両更新・ICカード導入・新駅設置 利用者大幅増

●北陸線の歴史

官設鉄道として開業 国鉄⇒JR西日本⇒あいの風とやま鉄道

国・大企業のものから県民の手に移ったことによって

運行本数増・車両更新・ICカード導入・駅の大型ディスプレイ・新駅設置

●城端線・氷見線の歴史

県民の力で126年前に県内初の鉄道として開業

中越鉄道⇒国有化・国鉄⇒JR西日本

最初の開業(1897年)から126年、全線開業(1912年)から111年、
国有化(1920年)から103年。

新しい発想のもとに、新しい一歩を踏み出す時

世界標準の公共交通政策と、県民の連携による 優れた鉄道ネットワークの構築

●鉄道政策の基本的考え方

赤字補填のための支出ではなく、良好な交通サービス提供のための経費。
道路・教育・医療・福祉などと同様、公が責任を持つ。

運行本数などのサービス水準を設定して、行政の責任で遂行する PSO
(Public Service Obligation)の考え方。

⇒「市民の利便性向上と社会的利益の増進＝ウェルビーイングの向上」
のための鉄道政策。

●県民との連携による相乗効果 正のスパイラルへの転換

- ・欧州等では、公共交通の利便性向上と地方都市の活性化の好循環が進む。
- ・日本の公共交通は、民の論理に委ねていることによって、大都市圏との間に格差。

⇒地域が責任を持って育てることによって、世界に誇れる水準を目指すことが可能。